Utilisation of Airports

*22. SHRI R.S. GAVAI: Will the Minister of CIVIL AVIATION be pleased to state:

(a) whether it is a fact that most of the airports in the country are underutilised;

(b) if so, the capacity of handling passenger and cargo traffic of each airport;

(c) the actual passenger and cargo traffic handled by each airport during the last three years, year-wise; and

(d) the steps proposed to be taken by Government for optimum utilisation of these airports?

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI SHARAD YADAV): (a) to (d) A statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) Yes, Sir.

(b) and (c) Tables I and II respectively showing the passenger/cargo handling capacity and actual number of passenger/cargo traffic handled at major airports which handle maximum number of passenger/cargo traffic are enclosed. (*see* below).

(d) Utilisation of airports will depend upon growth in air traffic which is largely contingent upon the economic development in the country. Moreover, steps have been taken for promotion of small aircraft to improve connectivity and to provide additional capacity on international routes under a more liberal bilateral regime, which would facilitate better utilisation of the airports.

Table-I

Sl No.	Airports	Passenger handling capacity (in lakhs)	Actual Passenger Traffic Handled during		
			1997-98	1998-99 (in lakhs)	1999-00
1.	Mumbai	114.50	110.11	110.19	115.19
2.	Delhi	106.00	78.20	78.83	83.14
3.	Chennai	48.50	35.00	35.24	36.47

Sl No.	Airports	Passenger handling capacity (in lakhs)	Actual Passenger Traffic Handled during		
			1997-98	1998-99 (in lakhs)	1999-00
4.	Calcutta	42.20	25.13	25.21	25.99
5.	Trivandrum	11.60	11.45	11.38	10.34
6.	Bangalore	33.00	19.07	19.97	21.56
7.	Hyderabad	30.00	12.47	13.52	14.10
8.	Ahmedabad	7.00	7.93	7.72	8.19
9.	Goa	10.41	6.91	7.09	7.59
10.	Calicut	8.52	5.00	5.06	5.30
11.	Guwahati	3.32	3.87	3.71	4.09
12.	Coimbatore	5.00	2.26	2.24	2.31
13.	Varanasi	2.50	2.41	2.22	1.97
14.	Mangalore	3.00	2.23	2.18	2.13
15.	Pune	3.00	2.79	3.14	3.44
16.	Nagpur	7.00	2.21	2.21	1.95
17.	Vadodara	3.59	2.20	2.24	1.77
18.	Jaipur	5.00	2.30	2.32	2.67
19.	Srinagar	4.00	2.10	1.95	2.44
20.	Lucknow	7.50	1.96	2.11	2.83
21.	Jammu	3.00	2.37	2.43	2.65
22.	Agartala	3.00	1.77	1.86	1.87
23.	Udaipur	1.50	1.36	1.26	1.50
24.	Trichy	1.80	0.77	0.81	0.80
25.	Patna	3.76	1.34	1.28	1.70
26.	Indore	2.00	1.47	1.46	1.50
27.	Bhubaneshwar	5.00	1.31	1.37	1.36
28.	Imphal	1.50	0.91	0.93	1.10
29.	Aurangabad	2.00	0.91	0.93	0.90
30.	Bagdogra	2.00	1.00	1.06	1.23

Sl No.	Airports	Passenger handling capacity (in lakhs)	Actual Passenger Traffic Handled during		
			1997-98	1998-99 (in lakhs)	1999-00
31.	Madurai	1.00	0.63	0.84	0.83
32.	Visakhapatnam	2.00	0.98	1.09	1.27
33.	Silchar	2.00	0.72	0.74	0.73
34.	Rajkot	2.25	0.73	1.00	1.10
35.	Dibrugarh	1.50	0.66	0.64	0.67
36.	Bhavnagar	2.00	0.60	0.57	0.56
37.	Khajuraho	3.00	0.70	0.66	0.67
38.	Leh	2.00	0.70	0.90	0.98
39.	Port Blair	2.00	0.64	0.73	1.08
40.	Ranchi	2.50	0.55	NA	0.49
41.	Bhopal	2.00	0.68	0.71	0.69
42.	Jodhpur	4.00	0.54	NA	0.44
43.	Bhuj	1.00	0.43	0.56	0.59
44.	Agra	1.20	0.56	0.45	0.44

Table - II

Sl No.	Airports	Cargo handling capacity (in Tonnes)	Actual Passenger Traffic Handled during		
			1997-98	1998-99 (in tonnes)	1999-00
1.	Mumbai	322000	253610	243580	276660
2.	Delhi	245000	202570	198430	219130
3.	Chennai	138000	74830	74140	99580
4.	Calcutta	26000	47380	49060	53660

SHRI R.S. GAVAI: Sir, in reply to part 'd' of the question it has been stated that utilisation of airports will depend upon the growth in air traffic which is largely contingent upon the economic development in the country. In this context, I would like to draw the attention of the hon. Minister that as per the

existing position, out of 449 airports, the Airport Authority manages only 120 airports and around 120 airports remain outside. Besides, only Bombay, Delhi, Calcutta, Chennai and Bangalore Airports are handling air traffic to the tune of 74%. What is the position about the remaining 26% air traffic? What steps have been taken by the Government in this direction?

श्री शरद यादव: सभापति जी, माननीय सदस्य ने इसमें प्रश्न पूछा ही नहीं है, लेकिन जो आपने कहा है वह दुरुस्त है। जब आपने कोई सवाल पूछा ही नहीं है तो जवाब क्या देंगे। .....(व्यवधान)

श्री आर० एस० गवई: मैंने सवाल पूछा है। मैं फिर से सवाल पूछता हूं। .....(व्यवधान) मैं हिन्दी में सवाल पूछता हूं कि आपने जो कहा है और पैरा ''डी'' में जो उत्तर दिया है उसमें भी कहा है कि उसका जो उपयोग है वह इकोनोमिक डिवेलपमेंट के उपर निर्धारित होता है। इसलिए मैंने आपका ध्यान आकर्षित किया है कि 449 एअरपोर्ट्स, जिसमें से 120 मैनेज्ड बाय द एअरपोर्ट्स अथॉरिटी, उसका ट्रैफिक कंट्रोल आप करते हैं टू द ट्यून ऑफ 74 परसेंट, 26 परसेंट वैसा ही खाली रखा है। इसलिए मैंने पूछा था कि एडीशनल एअरपोर्ट्स जो बचे हैं उनको इंटरनेशनल एअरपोर्ट का दर्जा देने के लिए आपने क्या स्टैप लिए हैं और जो ट्रैफिक पोटेंशल चार-पांच जगहों पर खाली 74 परसेंट है उसके बारे में आपका क्या एक्शन है?

श्री शरद यादव: सभापति जी, गवई साहब ने बहुत अच्छा सवाल पूछा है.....(व्यवधान) यानी उन्होंने मौका दिया है। सर, सिविल एविएशन में जो एअरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया है, वह सिविल एविएशन डिपार्टमेंट की रूह है। महोदय, हम लोग हिंदुस्तान के 120 एअरपोर्ट्स को हेंडल करते हैं जिन में से सिर्फ13 एअरपोर्ट्स पर हम को प्रोफिट है और उन के बारे में मैं माननीय सदन को बताना चाहता हूं कि किन एअरपोर्ट्स पर हम को प्रोफिट है: मुंबई पर 331 करोड़, दिल्ली पर 212 करोड़, चेन्नई पर 89 करोड़, कलकत्ता 43 करोड़, त्रिवेंद्रम 1 करोड़, बेंगलोर 12 करोड़, हैदराबाद 4 करोड़, अहमदाबाद 2 करोड़, कालीकट 3.5 करोड़, कोचीन 2 करोड़ ...(व्यवधान)... यह इन्होंने पूछा है और आप की जानकारी के लिए है, ...(व्यवधान)...

श्री आर० एस० गवई: यह आप का प्रिंएबल है। मेरा सवाल तो अलग है। ...(व्यवधान)...

श्री टी० एन० चतुर्वेदी: वे आप को अतिरिक्त जानकारी दे रहे हैं ताकि आप अधिक सवाल पूछ सकें।

श्री शरद यादव: गवई साहब, आप ने यह सवाल पूछकर हमारी बहुत मदद की है। हम आप की बात का जवाब देंगे और जो भी बात पूछेंगे उन का भी जवाब देंगे ...(व्यवधान)... आप मेरी पूरी बात सुन लीजिए। सर, गोवा पर 2.5 करोड़, कोयंबटूर 2 करोड़, मुंबई जूह हम को बहुत प्रोफिट देता है, 6 करोड़ का और पुणे 3 करोड़ का प्रोफिट देता है। सिर्फ ये एअरपोर्ट्स हमारे प्रोफिट में

है और हिन्दुस्तान के सोशल ऑब्लीगेशन को पूरा करते हैं। सर, माननीय गवई साहब ने आगे हमारी कैपिसिटी के बारे में पूछा है यानी हम ज्यादा पैसेंजर्स, ज्यादा ट्रेफिक ले सकते हैं। हिंदुस्तान में बिजली की कमी है, पानी की कमी है, लेकिन हम ने एअरपोर्ट्स को ऐसा बना दिया है कि 20-25 साल तक ये कितना ही लोड ले सकते हैं। पहले हमारे यहां सिर्फ 6 इंटरनेशनल एअरपोर्ट्स थे, अब 12 बना दिए हैं। गवई साहब का नागपुर बचा हुआ है और मैं समझता हूं कि वह उस के संबंध में सवाल जरूर पूछेंगे। तो नागपुर का नंबर भी आएगा और जब एअर ट्रेफिक बढ़ेगा तो उस के लिए सारी चीजें एअरपोर्ट्स पर मुकम्मल हैं।

सर, इम्मीग्रेशन और कस्टम डिपार्टमेंट पहले बहुत बंद कर के रखा गया। वह बहुत साधारण है, लेकिन लोगों ने ऐसा इंतजाम किया था कि इस को बिल्कुल बंद कर के रखा था। पहले इस के ऑफिसर्स से लेकर चपरासी तक नहीं दिखता था। अब आप ने जो सवाल पूछा है, इस का आप कहें तो मैं पूरे एअरपोर्ट्स के लंबे-चौड़े सिस्टम के बारे में विस्तार से बता सकता हूं। ... (व्यवधान)... सभापति जी, हम को मौका मिला है। मैं तो 10 महीने से सिविल एविएशन में हूं, लेकिन इस में बहुत खराब लोग भी हैं, लेकिन जिन लोगों ने इस का इतना बड़ा एक्सपेंशन किया है और मेरे पहले जो मंत्री रहे हैं, अफसर रहे हैं, उन्होंने हिन्दुस्तान की कोई मामूली सर्विस नहीं की है। कुछ लोगों ने इस में गड़बड़ की है, लेकिन इस देश में हमेशा जो अंधेरा है उस को दिखाने का काम होता है, उजाला दिखाने का काम नहीं होता है। सर, मैं उजाला दिखाना चाहता था। हमारे 120 एअरपोर्ट्स में से सिर्फ13 एअरपोर्ट्स प्राफिट में हैं। उस में से भी 5 सारे एअरपोर्ट्स को चला रहे हैं। अभी करगिल में युद्ध हुआ, वहां के एयरपोर्ट से कौन यात्रा करेगा। लेह-लद्दाख है, वहां कम लोग जाते हैं। इसी तरह पूरे हमारे नार्थ-ईस्ट में 5-7 सूबे हैं, जहां न सड़क है, न रेल है वहां सिर्फ एयरपोर्ट और जहाज के ज़रिए ही लोग जा सकते हैं। तो वहां की केपिसिटी बढ़े, यह हमारी इच्छा है। हमने 10 महीने में 11 करोड़ बॉयलेटरल करके और ट्रेफिक बढाया है। ट्रैफिक बढ़ने के तीन कारण हैं, जो आपने पूछे हैं। एक तो उस इलाके की सम्पन्नता, उद्योग-धंधा और सारी चीजें, फिर टूरिंग फ्लो कितना है। जैसा मैंने बताया कि 13 को छोड़कर बाकी जो एयरपोर्ट हैं, वे सब लॉसिस में हैं लेकिन कल का आने वाला भारत ऐसा नहीं रहेगा और पूरे के पूरे 120 एयरपोर्ट जो हमने बनाए हैं, हम चाहते हैं कि बड़े पैमाने पर इनमें देशी और विदेशी यात्री आएं। अभी भी देश का जो फॉरेन ऐक्सचेंज है उसका 1/3 टूरिस्ट् से आता है। गवई साहब ने बड़ा सही और वाजिब सवाल पूछा और हमारी मदद की।

श्री आर॰ एस॰ गवई: सभापति जी, मैं माननीय मंत्री जी का बहुत-बहुत आभारी हूं कि उन्होंने अंधेरे में उजाले का निर्माण किया है, इसके लिए उनका बहुत-बहुत धन्यवाद। आपने प्रॉफिट तो बतलाया है मगर जितने एयरपोर्ट्स के बारे में मैंने पूछा था, वह खाली 74 परसैंट ट्रेफिक करते हैं। मैंने आपको लिखा था, आपकी ही स्टेटमेंट है, मैं अंग्रेज़ी नहीं बोलता, कि अगर एयरपोर्ट अथॉरिटी

4082RS-15

छोटे एयरपोर्ट्स की फेसिलिटी दे तो हम ट्रैफ्फिक को कंट्रोल कर सकते हैं, जिसके बारे में आपने बड़े प्यार से नागपुर का ज़िक्र किया है, आपका धन्यवाद। मैं जानना चाहता हूं कि इस बारे में आप क्या कोशिश कर रहे हैं?

श्री शरद यादव: सभापति जी, अभी मैंने आपके माध्यम से सदन को बताया कि 6 एयरपोर्ट्स थे, 7 कई दिन से लटके हुए थे। हमने आते ही गोवा, हैदराबाद के पास शमशाबाद, बंगलौर के पास देवनहल्ली और कोचीन, जो इंटरनेशनल एयरपोर्ट नहीं था, उसे बैस्ट एयरपोर्ट बनाया, तो ये 7 एयरपोर्ट हमने इंटरनेशनल और कर दिए। नागपुर के बारे में आप कह रहे हैं, नागपुर में ट्रेफ्फिक ज्यादा नहीं है और ओपन स्काई कारगो तो हमने आपके यहां लागू कर ही दिया है। रहा सवाल इस बात का कि दूसरे एयरपोर्ट वॉयबल हो सकें, इसके लिए टर्बो, जो छोटे जहाज हैं, उनके लिए हमने अपनी नई सिविल ऐविएशन पॉलिसी में यह किया है कि 10 सीटर जहाजों को भी डी॰जी॰सी॰ए॰ की परमिशन से किसी जगह जाने का, पैसेंजर ले जाने का, सैलानियों को सैर कराने का या जो बड़े मालदार लोग हैं उनको भी कहीं जाना है, जो वे उससे जा सकते हैं। लेह-लद्दाख में, पहाड़ पर सब जगह हमारे पास एयरपोर्ट हैं, स्टेट गवर्नमेंट के एयरपोर्ट भी हैं यानी हिन्दुस्तान एयरपोर्ट्स के मामले में सबसे ज्यादा बेहतर स्थिति में है। तो जो आप बाकी एयरपोर्ट्स के बारे में कह रहे हैं कि उन्हें वॉयबल कैसे बनाया जाए, उन्हें वॉयबल बनाने के बारे में हमने दो-तीन प्रयास किए थे, हमने बॉयलेटरल करके 11 लाख टूरिस्ट्स, आने वाले और जाने वाले, 11 लाख इधर से और 11लाख उधर से बढ़ाए। टर्बो प्रोब, जो छोटा हवाई जहाज है, उसे हम अपने विभाग से भी खरीदने की कोशिश कर रहे हैं, हम उसको अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर ए॰टी॰एफ॰ देंगे, फ्यूल देंगे और नेविगेशन के पार्किंग चार्जिस कम कर देंगे। हमारी कोशिश है कि ज्यादा से ज्यादा एयरपोर्ट प्रॉफ्टि में आएं और वे तभी आएंगे जब हम वहां ज्यादा जहाज देंगे।

श्री गुलाम नबी आज़ाद: सर, सबसे पहले तो मैं मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं, एक-दो करेक्शन्स के साथ। आपने फरमाया कि अभी ...(व्यवधान)

श्री टी॰ एन॰ चतुर्वेदी: सप्लीमेंटरी कहिए, करेक्शन क्या कह रहे हैं।

श्री गुलाम नबी आज़ाद: करेक्शन्स हैं। जहां तक हैदराबाद, बंगलौर और कोचीन एयरपोर्ट्स का सवाल है, हैदराबाद एयरपोर्ट की जो टर्मिनल बिल्डिंग है, उसका फाउंडेशन स्टोन इत्तेफाक से मैंने ही रखा था और उस वक्त की हमारी कैबिनेट ने उसको इंटरनेशनल एयरपोर्ट के रूप में पास किया था और न सिर्फ इंटरनेशनल एयरपोर्ट बल्कि राजीव गांधी इंटरनेशनल एयरपोर्ट के नाम से पास किया था। यह आज नहीं हुआ। यह तकरीबन 7 साल पहले कैबिनेट से पास हुआ था क्योंकि यह एक इंटरनेशनल एयरपोर्ट है। मेरे बहुत सारे कैबिनेट के साथी यहां हैं, वे इस बात को जानते हैं। पिछले साल खाली बिल्डिंग मुकम्मल हुई। ज़ाहिर है कि जब बिल्डिंग बननी शुरू हो जाती है तो 2-4 साल

तो लगते ही हैं। कोचीन एयरपोर्ट का भी इत्तफाक से मैंने ही फाउंडेशन स्टोन रखा था। पिछले साल माननीय राष्ट्रपति जी ने उसका उद्घाटन किया। उसको भी इंटरनेशनल एयरपोर्ट के रूप में अनुमति दी गई थी। ज़ाहिर है कि उद्घाटन जब होता है तो दोबारा कहा जाता है कि यह इंटरनेशनल एयरपोर्ट हुआ। तो वह इंटरनेशनल एयरपोर्ट था और बंगलौर एयरपोर्ट भी उसी वक्त इंटरनेशनल एयरपोर्ट के रूप में सैंक्शन हुआ था। यह मैं थोड़ी सी करेक्शन करना चाहता हूं। मेरे कहने का मतलब यह है कि ग़लतफहमी नहीं होनी चाहिए क्योंकि यह रिकॉर्ड की बात है।

सभापति महोदय, अब मैं जो असली सब्जैक्ट है अंडर-यूटिलाईजेशन ऑफ एयरपोर्ट्स, उस पर आता हूं। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान 2 एयरपोर्ट्स की तरफ दिलाना चाहता हूं। एक तो कोचीन इंटरनेशनल एयरपोर्ट है जिसके बारे में अभी 2 हफ्ते पहले मंत्री जी ने फॉर्मली दोबारा से एनाउंस किया था कि यह इंटरनेशनल एयरपोर्ट है। वहां पर पर्यटक भारी संख्या में आते हैं। केरल में टूरिस्ट्स बहुत आते हैं और चाहे जितनी भी सरकारें हों, चाहे पहले की सरकारें हों या आज की सरकारें हों, उसमें उन्होंने बहुत रुचि ली है। वहां 2 किस्म के पर्यटक आते हैं। एक तो वे जो गल्फ कंट्रीज़ में हैं, वहां के लोग और जो वहां सर्विस करते हैं, वे लोग वहां आते हैं। वहां पहले ही 2 इंटरनेशनल एयरपोर्ट थे-एक तो त्रिवेन्द्रम और दूसरा कालीकट। कोचीन एयरपोर्ट इसीलिए बनाया गया था कि कोचीन में ज्यादा पर्यटक आते हैं। आज मेरे ख्याल में हिंदुस्तान में अगर सबसे ज्यादा अंडर-यूटिलाईज्ड कोई एयरपोर्ट है तो वह कोचीन एयरपोर्ट है। एयर इंडिया के पास तो ज्यादा हवाई जहाज नहीं हैं, इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि क्या आप दूसरी एयरलाइंस को कोचीन आने-जाने के लिए, पर्यटकों को लाने और ले जाने की सुविधा देने के लिए इस एयरपोर्ट का इस्तेमाल करेंगे? यह मेरे सवाल का पहला भाग है।

अब मैं आपको कन्याकुमारी से कश्मीर ले चलता हूं। कश्मीर का एयरपोर्ट भी काफी बड़ा है। जिस समय वहां नॉर्मल हालात थे, उस समय वहां से 20-25 फ्लाईट्स रोज जाती थीं लेकिन अब उनकी संख्या केवल 4-5 रह गई है। उस समय वहां रिकारपेटिंग और रनवे को स्ट्रैथन करने की जरूरत थी। पिछले साल वह काम भी खत्म हो गया, रिकारपेटिंग हो गया, रनवे स्ट्रैथन हो गया और अब पर्यटक वहां आने शुरू हो गए हैं। क्या वहां से भी फॉरेन एयरलाइंस को आने की अनुमति देंगे? या फिर जिस तरह से अमृतसर से एयर इंडिया की फ्लाइट्स कई देशों में जा रही हैं, उसी एयरलाइन को श्रीनगर से जहां पर्यटक ज्यादा आते हैं वहां जाने की अनुमति देंगे?

श्री शरद यादव: सभापति जी, आजाद साहब को इस विभाग का बहुत अनुभव है और उन्होंने इस विभाग को बहुत ताकत दी है। उन्होंने जो सवाल उठाए हैं, वे वाजिब सवाल हैं। मैं मानता हूं कि कोचीन एयरपोर्ट को हमें वॉयेबल बनाना है। वह यदि वॉयेबल बना तो वह सारा एन.आर. आई. ने बनाया। सारे हिंदुस्तान में कोई प्रांत ऐसा नहीं है जो केरल के बराबर फॉरेन एक्सचेंज अर्न कर सके। इस देश के जो एन.आर आई. हैं, उनमें यदि इस धरती के साथ जुड़े हुए लोग हैं तो सबसे

ज्यादा वे केरल में हैं जो अपने घर, मकान, जमीन, बाल-बच्चों को कभी नहीं छोड़ते। अमरीका में जो एन.आर.आई. गए हैं, उन्होंने अभी कुछ दिनों से हमारी तरफ रुख किया है लेकिन ये लोग बरसों से हमारे साथ हैं और हमारे फॉरेन एक्सचेंज को ये बढ़ाते रहे हैं। ये सब गरीब लोग हैं। तो कोचीन एयरपोर्ट को हमें वॉयेबल बनाना है और इसके लिए हम प्रयास कर रहे हैं। जो विदेशी एयर लाइंस हैं मैंने कहा है कि बाई-लिटरल हमने खोला है। कोचीन के मामले में मैं आपसे कह सकता हूं कि मैंने खुद व्यक्तिगत रूप से चिंतित हूं और जो वहां एक अच्छा आयोजन था उसमें आप भी थे। तो कोचीन के बारे में जो आपकी चिंता है वह हमारी भी चिंता है और जो कुछ हो सकेगा उसके लिए हम करेंगे। आपने जो अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के बारे में कहा है, मैं डिसप्यूट में नहीं जाना चाहता। आपने की या हमने की लेकिन इतना जरूर है कि इन सारे 7 एयर पोर्ट्स का प्रस्ताव केबिनेट में इस बार हम ही लाए थे और जो बंगलौर का एयर पोर्ट है उसके बारे में डिफेंस इतना अपोज कर रहा था मगर प्राइम मिनिस्टर ने अपनी स्पेशल पॉवर से उसको अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा घोषित किया। आपने हैदराबाद में जो टर्मिनल है उसका नाम स्वर्गीय श्री राजीव गांधी जी के नाम पर रखा।

श्री गुलाम नबी आजाद: एयर पोर्ट का भी किया था।

श्री शरद यादव: आपने इंटरनेशनल एनाउंस कर दिया था लेकिन आप केबिनेट से पास करा लेते जो तब होता।

श्री गुलाम नबी आजाद: नहीं-नहीं, केबिनेट से पास है।

श्री शरद यादव: यदि आपकी बात सही है तो फिर हमने दोबारा पास कर दिया। सो इसमें डबल मुहर लग गई।

आपने श्रीनगर के बारे में कहा है, श्रीनगर का एयरपोर्ट पूरी तरह से मुकम्मिल और तैयार है। सभापति महोदय, उसका रनवे भी 12 हजार फीट है जो मुम्बई और दिल्ली का है। श्रीनगर के बारे में आपने अपनी भावना व्यक्त की है कि यहां दुनियां का और हमारे देश का सबसे ज्यादा टूरिस्ट आता था। यह वही जगह है, इसको रिवाइव करना इस देश के लिए, हमारे लिए और कश्मीर के लिए बहुत आवश्यक है। तो आपकी जो भावनाएं हैं वे मेरी भावनाएं हैं कि इसको हम कैसे पूरा कर पाएंगे। मैं इसमें पूरी तरह से आपकी भावनाओं के साथ हूं और जो चाहते हैं वह कैसे पूरा हो इसके प्रयास में हम लगे हुए हैं।

DR. RAJA RAMANNA: Mr. Chairman, Sir, by the time an airport is built or extended, it already becomes obsolete. I would request the Minister to concentrate on planning airports for the future, especially because as he said considerable amount of profit has been made. I think the way the passengers and tourists have to wade through enormous crowds at the airports, it almost

looks like railway stations. This should be given special attention to, while planning our airports. This is not being done. As the number of passengers is increasing, the facilities that are available are decreasing. Therefore, I would request the Minister to see that the Airports Authority concentrates on improving the facilities at the airports, not simply go on adding extensions to the existing airports which have become so uncomfortable. Even in Delhi, you have to cross a road to catch a taxi, it is very dangerous. These small items should be taken care of to make travel much more passenger-oriented which is not the case now. If the Minister says, "We are making profits", then, that money should be utilised for improving the overall quality of air travel in India. Thank you.

श्री शरद यादव: सभापति जी, मैं माननीय डा॰ राजा रमण्णा जी की जो राय है उससे बिल्कुल सहमत हूं। I am agreed. जो हमारे अराइवल लांज हैं और एयरपोर्ट्स पर जो फेसिलिटीज हैं, उनमें बहुत सुधार की जरूरत है। उनमें योजनाबद्ध तरीके से और क्रमबद्ध तरीके से सुधार किया जा रहा है और सुधार किया जायेगा। मैं एक बात जरूर कहना चाहता हूं कि जहां-जहां आमदनी ज्यादा है वहां की चिन्ता हमको जरूर है क्योंकि वहां से हमको आमदनी होती है। हमारा डिपार्टमेंट तो इस देश के हर फील्ड के अगुवा लोगों को लेकर चलता है और जिनकी जेब में दाम हैं, जो मजबूत लोग हैं वे उसमें चलते हैं। निश्चित रूप में इससे ज्यादा से ज्यादा कमाई की जा सकती है। जो एयरपोर्ट कमाऊ हैं, जिनसे हमें प्राफिट अर्न होता है, उन पर बेहतर से बेहतर सुविधा उपलब्ध कराने का हम प्रयास कर रहे हैं। उन्होंने जो टैक्सी वाली बात कही है, हम सोचते हैं कि जो दुनियाभर में व्यवस्था है, एयरपोर्ट पर जो आमदनी नेवीगेशन से, पार्किंग से होती है, इसके मुकाबले में कामर्शियल काम्पलैक्स से ज्यादा आमदनी होती है, उस दिशा में भी हम बढ़ रहे हैं। हमने अपनी नई सिविल एविएशन पालिसी में भी यह प्रावधान डाला है। देश में हैल्थ सर्विस बिल्कुल डाउन हो गई है। हमारे पास बहुत बड़े पैमाने पर जमीन है जिस पर हम हैल्थ सर्विस में कुछ योगदान कर सकते हैं। कामर्शिनल लेवल पर जिस तरह से भी बाहर से कमाई हो सकती है इसके लिए हम कोशिश करेंगे। मैं डा॰ रमण्णा साहब की बात से सहमत हूं कि हमारे देश में जो सुविधाएं हैं वह अप टू दी मार्क नहीं हैं, उनको अप टू दी मार्क करने की हम कोशिश करेंगे।

DR. KARAN SINGH: Mr. Chairman, Sir, the hon. Minister mentioned the previous Aviation Ministers. I would just like to inform him that when the Ministry was set up in 1967, I was the first Minister for seven years. Sir, I would like to put my question in two parts. The first is this. The utilisation of an airport depends largely upon the instrumentation system and the state of the airport itself. It is not enough to notify an airport. Unless you have the requisite instrumentation, the requisite runway, the passenger facilities and

other facilities, by simply calling it an international airport, it does not become international. The second prerequisite, of course, is an adequate number of planes. In our country, unfortunately, neither do we have our airports up to the level, nor do we have a sufficient number of planes which can service these airports, particularly, the smaller planes that you were mentioning. For a long time, we have been hearing about the acquisition of smaller planes. But we find that they are not there. And, where they are functioning, their cost is so high that it is impossible for anybody to level.

I would like to know from the hon. Minister two things. Firstly, Delhi is our Capital. Delhi must have an international airport of international standards. The airport that we have now, when I took it over, was a bunch of Air Force barracks. We have tried to upgrade it, but it is very far from international standards. If you go to smaller countries around the world, if you go to Malaysia, if you go to Singapore, if you go to Hongkong, they have fabulous airports. In Delhi at least, which is the Capital of the nation, when is that much-awaited new airport terminal going to come up across the other side? That is not coming up. I did not quite understand what the Minister said about health services. I hope he is not going to build a hospital there instead of an airport. That area is specified for an airport. I would like to know when it is coming up.

There is another point. There is a small airport in Kangra, a very nice, beautiful, airport. That does not seem to figure anywhere on this list. What is the news of the Kangra airport? It needs to be slightly expanded. Apart form Srinagar, which is going to become an international airport but which is still not up to the standard, the Minister also knows that the Kangra Valley opens up possibilities for Dharamsala, Palampur, Baijnath and Kullu. Will he let us know the improvement in this airport.

श्री शरद यादव: सभापति जी, माननीय कर्ण सिंह जी ने इस विभाग की सात साल सेवा की है, उन्होंने खुद बताया है। उनकी सेवा का विस्तार ही हम लोग कर रहे हैं, आपकी सेवा ज्यादा है, हम लोग तो दस महीने से यहां हैं। निश्चित तौर पर जो आप विरासत में छोड़ गये हैं, मैं नहीं मानता कि आप बहुत योगदान करके गये हैं। अभी जो हमारे इंटरनेशनल हवाई अड्डे हैं, जो हमारे रनवे हैं, वे 9000 फीट हैं। मैं मानता हूं कि सिंगापुर जैसे या मलेशिया जैसे या यू॰ के॰ जैसे हमारे हवाई अड्डे नहीं हैं। हमारे यहां कहावत है कि "जस राजा, तस प्रजा।" लोकशाही में हो गया है कि जस प्रजा, तस राज होगा, तस राज लोक सभा होगी और तस हवाई अड्डा होगा। जब देश में गरीबी और भूख है, सम्पन्नता नहीं है तो जो पर-कैपिटा इनकम सिंगापुर की है ...(व्यवधान)।...

श्रीमती सरला माहेश्वरी: यह क्यों बना रहे हैं? ...(व्यवधान)...

श्री संघ प्रिय गौतम: उनकी तारीफ करो, वह सच बोल रहे हैं। ...(व्यवधान)...

श्री शरद यादव: आपको तो मेरे हक में बोलना चाहिए। आप कम्यूनिस्ट पार्टी से हैं। मैं जिनकी बात कर रहा हूं, उसके लिए दिन भर काम करती हैं और यहां चिल्ला रही हैं। ...(व्यवधान)... माफ करिएगा, यानी बोल रही हैं। चिल्लाने में फोर्स ज्यादा है। ...(व्यवधान)... मैं आदरणीय कर्ण सिंह जी की बात से सहमत हूं कि जो भी बाहर से आता है, वह देश को एयरपोर्ट से ही पहचानता है। उसकी देश के बारे में जो राय बनती है, वह वहां आते ही बनती है। निश्चित तौर पर हिन्दुस्तान के बारे में हिन्दुस्तान जैसा है, वैसी राय बने, उस दिशा में मैंने अपने विभाग के ऐक्सपर्ट लोगों के साथ बात करके उनसे कहा है। जैसे हिन्दुस्तान में आने वाला आदमी जब ताज महल देखने जाता है या जब राजस्थान जाता है तो राजस्थान का एयरपोर्ट ऐसा बनना चाहिए कि एयरपोर्ट को देखकर उस आदमी को लगे कि वह राजस्थान देखने आया है। वहीं से उसको राजस्थान दिखना शुरू हो जाए। इसलिए मेरी यह योजना है कि वह अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनना चाहिए। सभापति जी, आपके माध्यम से मै माननीय कर्ण सिंह जी से कहना चाहता हूं कि अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के बारे में इकाओ ने कोई परिभाषा नहीं बनाई है कि अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा किस स्तर का हो। वह साफ-सुथरा हो यानी सुविधाएं ऐसी हों कि आने वाले आदमी को लगे कि वह कम्फर्टेबल है। हमारे जो हवाई अड्डे हैं, खास करके अंतर्राष्ट्रीय वहां पर डिसिप्लिन नहीं है, वहां व्यवस्था नहीं है। हमारे पास फोर्स ज्यादा है, उसके बाद लोगों को ठीक सर्विस नहीं मिल पाती। उसमें सुधार करने की कोशिश में हम लोग लगे हैं और मैं आपकी बात से सहमत हूं कि उसमें सुधार की जरूरत है।

डा॰ कर्ण सिंह: सभापति महोदय, कांगड़ा एयरपोर्ट के बारे में मैंने पूछा था। कांगड़ा एयरपोर्ट के बारे में मंत्री जी ने नहीं बताया है।

श्री शरद यादव: सभापति महोदय, कांगड़ा एयरपोर्ट के बारे में आदरणीय कर्ण सिंह जी ने पूछा है। मैं उनसे बात करके देखूंगा कि क्या हो सकता है। हमारी जो सीमा है, हम जानते हैं कि हमारे विभाग को एक कौड़ी कोई बजटरी सपोर्ट नहीं देता है। हमारे पास फाइनेंशियली जितना पैसा है उसके अनुसार - कांगड़ा बहुत बेहतरीन जगह है, मैंने भी देखी है - उस संबंध में आपसे बात करके मैं उचित कार्यवाही करूंगा। ...(व्यवधान)...

श्री दीपांकर मुखर्जी: इसमें कलकत्ता के बारे में भी बता दीजिए। ...(व्यवधान)...

SHRI J. CHITHARANJAN: Sir, in the written reply, the hon. Minister has stated that the additional capacity on international routes is under a more liberal bilateral regime, which would facilitate better utilisation of the airports. I would like to know as to what is meant by "a more liberal bilateral regime"...

MR. CHAIRMAN: Shri Chitharanjan, The Minister wants to say something.

श्री शरद यादव: कांगड़ा के बारे में जो सवाल उठाया था, वह इतना अलग था कि उसकी जानकारी मेरे पास नहीं थी। दस करोड़ रुपए से रनवे एवं नई टर्मिनल बिल्डिंग बनाई जा रही है।

MR. CHAIRMAN: Question Hour is over.

WRITTEN ANSWERS TO STARRED QUETIONS

Tourist Inflow to North-Eastern States

*23. SHRI NABAM REBIA: Will the Minister of TOURISM AND CULTURE be pleased to state:

(a) the number of foreign and domestic tourists who visited various places of NER States during the last three years;

(b) the target fixed by each State for tourist arrival during this period;

(c) the details of foreign exchange earned from the foreign tourists during this period; and

(d) the steps taken to attract foreign tourists in India specially in Arunachal Pradesh?

THE MINISTER OF TOURISM AND CULTURE - (SHRI ANANTH KUMAR): (a) According to the statistics available from the State Governments, the estimated number of foreign tourists and domestic tourists who visited various places of North-Eastern States during the years 1997, 1998 and 1999 are as follows:

Year	Estimated Number of Tourists visited North Eastern States		
	Domestic	Foreign	Total
1997	523246	2337	525583
1998	540752	2935	543687
1999	579788	3086	582874

(b) Target for tourist arrivals are not fixed.

(c) The estimated foreign earnings from tourism for the country during last three years is as follows: